

18

Tinggalan Warisan Di Sepanjang Jalan Keretapi Tapah Road – Teluk Intan: Kajian Awalan Dan Potensi Pemeliharaan

Johan Afendi Ibrahim, Norhanim Abdul Razak & Mohamad Zaki Ahmad
afendi@uum.edu.my / norhanim@uum.edu.my / zaki.ahmad@uum.edu.my

Pusat Pengajian Pengurusan Pelancongan, Hospitaliti dan Alam Sekitar,
Kolej Undang-Undang, Kerajaan dan Pengajian Antarabangsa,
Universiti Utara Malaysia,
06010, Sintok, Kedah

Abstrak

Pengangkutan keretapi di Tanah Melayu bermula pada tahun 1869 yang menghubungkan Johor Bahru – Gunung Pulai. Cetusan idea pembinaan jalan keretapi adalah untuk memenuhi permintaan pengembara Eropah berehat di kawasan bersuhu sejuk selain membuka tanah-tanah baharu untuk pertanian. Walaupun begitu, projek pembinaan ini telah menemui kegagalan (M.A Fauzi Basri, 1985). Perkembangan pembinaan jalan keretapi di Tanah Melayu semakin berkembang dengan penemuan bijih timah yang merupakan komoditi berharga ketika itu. Bagi menampung permintaan ini, perkhidmatan keretapi Taiping – Port Weld (kini dikenali sebagai Kuala Sepetang) diperkenalkan pada tahun 1885. Jalan keretapi Tapah Road – Teluk Anson (kini dikenali sebagai Teluk Intan) beroperasi pada tahun 1893 berperanan mengangkut bijih timah dari Lembah Kinta ke pelabuhan Teluk Intan yang terletak di Jalan Denison (kini dikenali sebagai Jalan Wah Keng Jooi). Akibat hakisan tebing sungai yang serius, pihak British telah membina pelabuhan baharu yang terletak di selatan Teluk Intan pada tahun 1909. Kesan pembinaan jalan keretapi ini telah menjadikan Teluk Intan sebagai bandar terpenting di Negeri Perak sehingga kini. Perkhidmatan keretapi Tapah Road – Teluk Intan telah beroperasi sepanjang 96 tahun (1893 – 1989). Perkhidmatannya diberhentikan disebabkan kekurangan penumpang, perkembangan jaringan jalan raya, kemerosotan pelabuhan Teluk Intan disamping pembinaan jalan keretapi yang menghubungkan Padang Besar – Johor Bahru. Kertas kerja ini akan membincangkan sumbangan pembinaan jalan keretapi Tapah Road – Teluk Intan terhadap perkembangan bandar Teluk Intan sehingga kini. Selain itu, mengenalpasti lokasi-lokasi warisan yang berpotensi untuk pemeliharaan disamping menjadikannya sebagai salah satu produk pelancongan warisan menarik di Negeri Perak.

Kata kunci: Teluk Intan, warisan, keretapi.

Pengenalan

Teluk Intan merupakan antara bandar yang tertua dan terpenting di Perak sehingga kini. Ia ditubuhkan secara rasmi pada 15 Mac 1882 dan terus berkembang. Pada tahun 1911, Teluk Intan mempunyai penduduk seramai 6,927 orang dan terus meningkat seramai 128,143 orang (2010) (Jabatan Perangkaan Malaysia, 2011). Perkembangan bandar ini bermula daripada kegiatan perlombongan bijih timah yang pesat di Lembah Kinta di mana pihak British memikirkan keperluan mewujudkan pelabuhan bagi mengeksport komoditi ini ke Britain. Bagi menjayakan rancangan ini, jalan keretapi yang menghubungkan Tapah Road – Teluk Anson dicadangkan. Kesan aktiviti pelabuhan menyumbang kepada pertambahan penduduk, kewujudan kawasan perniagaan, penyediaan infrastruktur yang baik, padang golf untuk warga British berekreasi sekaligus menjadi pusat pentadbiran terpenting di Hilir Perak. Selepas Perang Dunia Kedua (1939 – 1945) kepentingan Teluk Intan sebagai pelabuhan semakin merosot. Walaupun begitu, perkembangan aktiviti pertanian dengan pembukaan ladang-ladang baharu oleh pihak British menyelamatkan Teluk Intan daripada terus merosot perkembangannya (Khoo Kay Kim, 1982). Teluk Intan kini telah berusia 134 tahun sarat dengan kisah-kisah kehidupan masyarakat serta bangunan-bangunan sejarah dan kini dikenali sebagai satu destinasi syurga makanan yang terkenal di kalangan penduduk negara ini dan di Singapura.

Sejarah Keretapi Tapah Road – Teluk Anson (Teluk Intan)

Pembinaan jalan keretapi Tapah Road – Teluk Anson bertujuan untuk mengeksport bijih timah dari Lembah Kinta yang dijumpai dengan jumlah yang besar pada tahun 1880an. Pada peringkat awal, Noel Denison yang merupakan Supritenden Hilir Perak mencadangkan supaya jalan trem dibina bagi menghubungkan Teluk Anson dengan Tapah. Cadangan itu dipersetujui oleh Sir Frederick Weld yang merupakan Residen Perak ketika itu tetapi akhirnya menemui kegagalan disebabkan halangan Sungai Bidor (M.A. Fauzi Basri, 1985). Pada tahun 1889 Frank Swettenham yang merupakan Residen Perak bersama Spence Moss (Jurutera Penasihat kepada keretapi) dan T. Scott Gardner (Jurutera tempatan keretapi) memperakukan supaya jalan keretapi dibina bagi menghubungkan Teluk Anson dengan Tapah. Cadangan Swettenham dan Moss mendapat perkenan daripada Gabenor Sir Cecil Clementi Smith yang merupakan Gabenor Negeri-Negeri Selat ketika itu (Khoo Kay Kim, 1982).

Pembinaan jalan keretapi ini melibatkan tempoh selama 2 tahun (1891 – 1893). Halangan utama adalah menyiapkan jambatan keretapi Sungai Bidor. Perkhidmatan keretapi beroperasi secara rasmi pada tahun 18 Mei 1893 bermula dari Tapah Road dan berakhir di perhentian keretapi yang menempatkan dermaga dan pelabuhan di Denison Road (Jalan Wah Keng Jooi). Jarak dari Tapah Road ke pelabuhan Teluk Anson ketika itu sepanjang 25 kilometer. Sebelum tiba ke pelabuhan terdapat bangunan-bangunan keretapi dibina sebagai bengkel, bangsal enjin dan bangsal kenderaan yang terletak di Speedy Road (Jalan Speedy) dan Cemetery Road (Jalan Sekolah) (rujuk Rajah 2.1). Pelabuhan Teluk Anson ketika itu banyak dikunjungi kapal-kapal berkuasa wap yang berlabuh seperti *Ooriya*, *Mena*, *The Rapid*, *S.S. Kwan Tung*, *Sea Belle*, *Sri Kinta*, *Snipe*, *S.S. Malacca*, *Semiramis* dan sebagainya. Zaman kegemilangan pelabuhan Teluk Anson ini diceritakan oleh Denison:

'On Sunday 16 April 1893 Teluk Anson presented a very lively appearance they being nit less that 6 steamers laying here at anchor'

Bilangan kapal-kapal dan berlabuh terus mencatatkan peningkatan sehingga awal kurun ke-20. Satu laporan rasmi pada tahun 1903 menyatakan:

....six hundred and forty steamers entered the port of Teluk Anson as against 514 in 1902 while tonnage increased from 130,213 in 1902 to 158,845 in 1903...

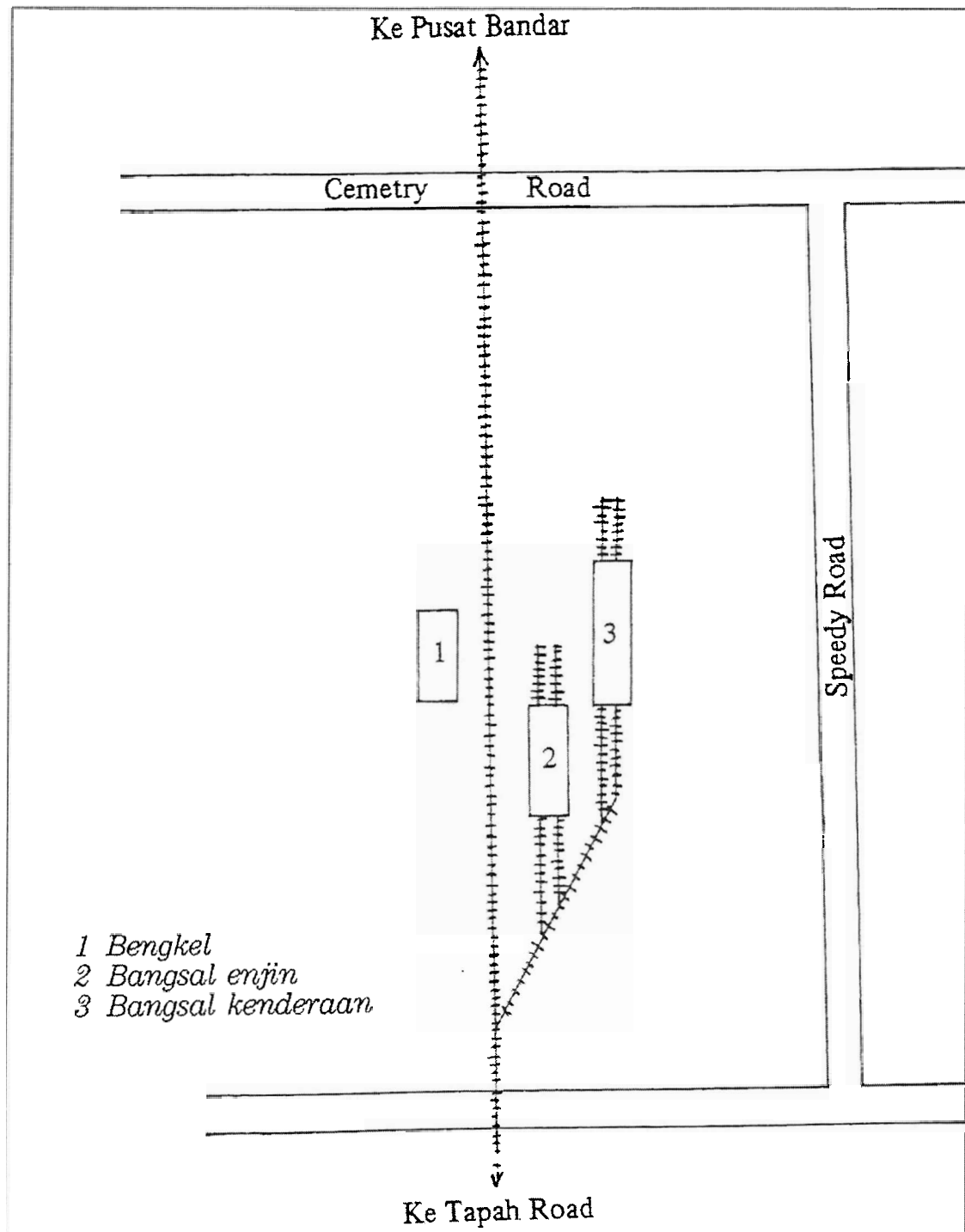
Kesan kesibukan aktiviti perdagangan menyebabkan pelbagai kemudahan pelabuhan dinaiktaraf seperti pembinaan dermaga dan jeti dan gudang-gudang menyimpan bijih timah (Khoo Kay Kim, 1982). Aktiviti pengeksporan bijih timah amat berkembang pesat di Teluk Anson berdasarkan perangkaan di bawah: (rujuk Jadual 2.1).

Jadual 2.1: Jumlah Bijih Timah Yang Dieksport dan Cukai Yang Diperolehi Di Pelabuhan Teluk Anson (1891 – 1909)

Tahun	Bijih Timah Yang Dieksport	Cukai
1891	1,711	\$ 5,784.62
1909	379,670	\$ 3,285,107.00
Jumlah	381,381	\$ 3,290,891.62

Sumber: Khoo Kay Kim, 1982

Rajah 2.1: Lokasi Bangunan-Bangunan Keretapi di Jalan Speedy dan Jalan Sekolah (Cemetery Road)



Sumber: Khoo Kay Kim, 1982.

Walaupun begitu, fungsi pelabuhan di Denison Road tidak dapat bertahan lama disebabkan hakisan tebing Sungai Perak yang amat serius yang meruntuhkan beberapa bangsal menyimpan bijih timah. Pihak British terpaksa mengeluarkan belanja yang besar untuk kos penyelenggaraan. Bagi mengatasi permasalahan ini, J.E. Spring telah mengemukakan dua cadangan seperti berikut:

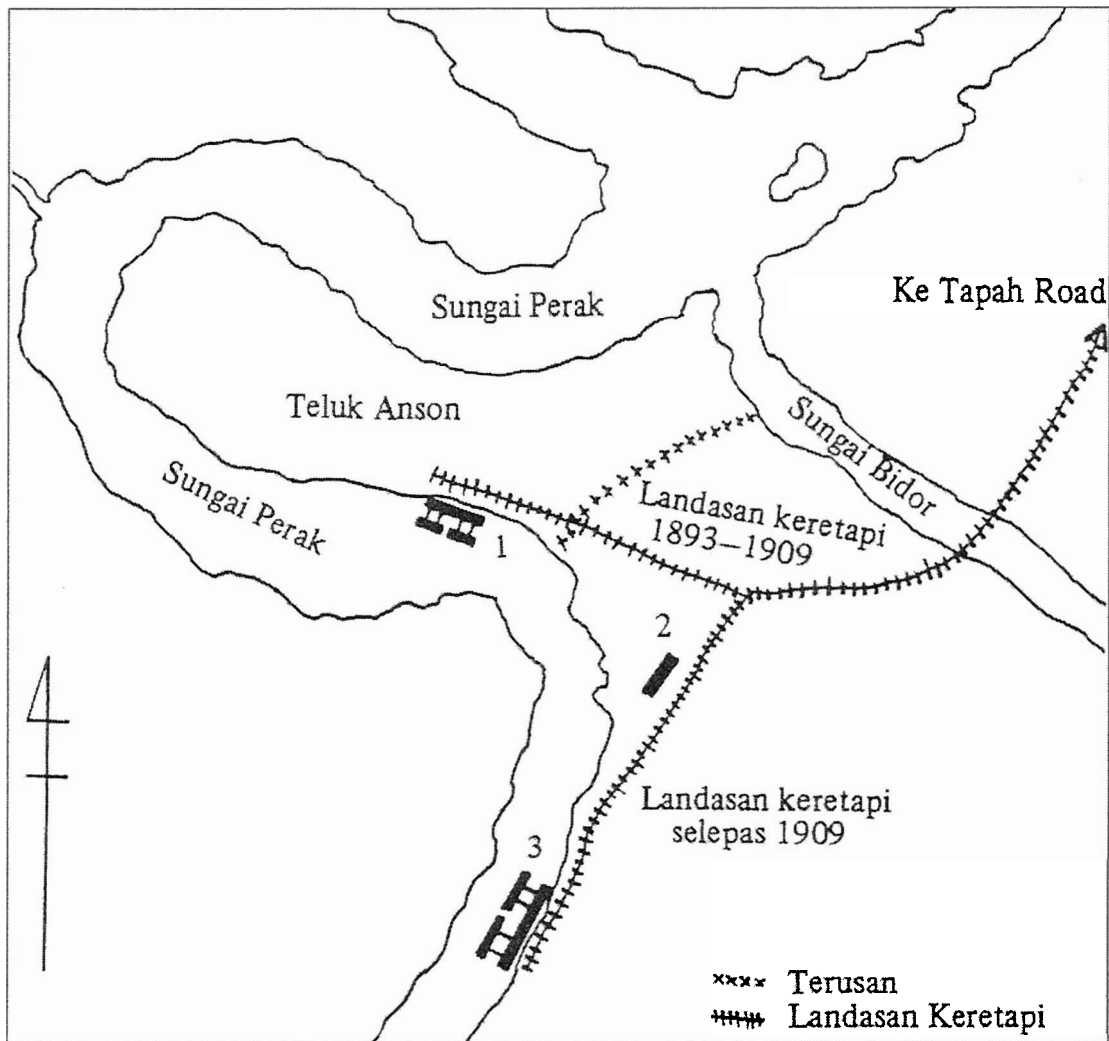
- i. Melakukan beberapa kerja-kerja menaiktaraf di pelabuhan sedia ada melibatkan kos \$500,000 untuk mengawal hakisan sungai.
- ii. Memindahkan dermaga ke satu tempat yang lebih sesuai dan selamat bagi memastikan bandar Teluk Anson terus berkembang.

Setelah mengkaji kedua-dua cadangan, pihak pentadbir keretapi Federated Malay State Railway (FMSR) memilih cadangan yang kedua. Maka bermulalah kerja-kerja memindahkan pelabuhan Teluk Anson di Jalan Denison ke satu kawasan baharu lebih kurang 4 kilometer dari pusat bandar yang hampir dengan Batak Rabit (rujuk Rajah 2.2). Jarak laluan keretapi dari Tapah Road ke pelabuhan baharu Teluk Anson ini sejauh 29.1 kilometer. Pelabuhan dan perhentian baharu telah dibuka pada 24 Mac 1909. Pelabuhan Teluk Anson di Jalan Denison telah menamatkan operasinya pada tahun yang sama (Khoo Kay Kim, 1982).

Perkhidmatan keretapi ini bukan sahaja mengangkut bijih timah tetapi memberikan kemudahan kepada penduduk yang tinggal di kawasan pedalaman. Jambatan yang menyeberangi Sungai Bidor memberi banyak kemudahan kepada penduduk di Sungai Manik, Sungai Kerawai, Labu Kubong membawa hasil jualan ke Teluk Anson disamping membolehkan mereka membeli barangan keperluan di bandar. Tren yang dibawa di sepanjang laluan ini terdiri daripada lokomotif, 2 koc penumpang dan barang. Perjalanan menggunakan keretapi ke kedua-dua lokasi ini memakan masa 30 minit.

Perdagangan yang dijalankan di pelabuhan Teluk Anson dapat dibahagikan kepada dua iaitu perdagangan domestik dan perdagangan antarabangsa. Bagi perdagangan domestik Teluk Anson adalah tumpuan kepada semua hasil keluaran kampung-kampung di Hilir Perak. Barangan seperti buah-buahan, padi, atap, daun nipah, rotan, kayu-kayan dan lain-lain hasil hutan tiba di jeti Teluk Anson dengan sampan dan perahu. Barangan tersebut akan bertukar tangan dengan para pembeli atau saudagar Cina yang kemudiannya menghantar hasil tersebut ke pusat-pusat jualan yang terletak di tengah-tengah bandar terutamanya di pasar. Perdagangan antarabangsa meliputi bijih timah dan nilam (*pogostemon patchouli*) yang biasanya di eksport ke Pulau Pinang untuk dibuat minyak wangi. Teluk Anson bukanlah sebuah pelabuhan antarabangsa tetapi barangan yang dieksport akan dihantar ke Pulau Pinang dan kemudiannya dieksport ke seluruh dunia. Pelabuhan Teluk Anson juga mengimport beras, gambir, garam, candu, arak, tembakau dan lain-lain dari Pulau Pinang (Khoo Kay Kim, 1982).

Rajah 2.2 : Lokasi Pelabuhan dan Pelabuhan Kedua di Teluk Anson



Sumber: Khoo Kay Kim, 1982.

Tinggalan Warisan Di Sepanjang Laluan Keretapi Tapah Road – Teluk Intan

Berdasarkan pengamatan di tapak mendapati masih terdapat beberapa tinggalan di sepanjang laluan keretapi Tapah Road – Teluk Intan:

i. Stesen Keretapi Tapah Road

Disinilah bermulanya laluan keretapi ke Teluk Intan. Pembinaan landasan berkembar Kuala Lumpur – Ipoh pada tahun 2007 telah menghilangkan banyak kesan rupabentuk stesen keretapi lama. Walaupun begitu, masih lagi terdapat beberapa tinggalan sejarah seperti bekas bangunan pejabat stesen, rumah-rumah kakitangan Keretapi Tanah Melayu dan bangunan



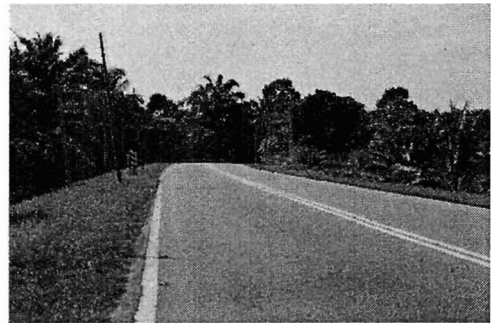
putih yang menjadi tempat simpanan air untuk mengisi air ke dalam kepala keretapi.

ii. Stesen Kecil Changkat Petai

Dikatakan mempunyai sebuah stesen kecil tetapi tiada apa-apa peninggalan yang wujud di sini. Hanya dipenuhi dengan semak samun dan pokok kelapa sawit.

iii. Landasan Keretapi Merentasi Jalan Kampar – Langkap

Sebelum tahun 1989, terdapat papan tanda, lampu isyarat, pintu pagar landasan dan pondok staf yang mengawal lalu lintas keretapi. Kini, bekas laluan hanya dapat dibuktikan dengan tinggalan batu-batu kerikil disepanjang laluan keretapi. Berlaku pencerobohan tanah rezab Keretapi Tanah Melayu yang ditanam dengan kelapa sawit.



iv. Kampung Degong

Lokasi ini terletak berhampiran Masjid Jamik Kampung Degong, Langkap. Bekas laluan keretapi masih lagi kelihatan dengan batu-batu kerikil di sepanjang laluan ini. Masih terdapat satu platform naik turun penumpang sepanjang 424 kaki di sebelah kiri landasan.



v. Chikus

Lokasi ini terletak berhampiran Masjid Chikus. Dahulunya terdapat sebuah stesen biasa di sini (non-block station). Beberapa tinggalan masih terdapat di sini iaitu landasan keretapi, papan tanda stesen, tiang elektrik dan berlaku pencerobohan terhadap tanah rezab Keretapi Tanah Melayu yang ditanam kelapa sawit dan pembinaan rumah-rumah.



vi. Kampung Sungai Tukang Sidin

Dahulunya merupakan stesen blok di mana keretapi berselisih di sini. Mempunyai sebuah platform naik turun penumpang sepanjang 300 kaki. Tinggalan yang masih lagi terdapat disini adalah landasan keretapi berhampiran Sekolah Kebangsaan Kampung Sungai Tukang Sidin, Masjid Kampung Sungai Tukang Sidin, platform naik turun penumpang, papan tanda stesen, stor keretapi, menara isyarat, tinggalan jambatan kecil dan rumah kakitangan Keretapi Tanah Melayu.



Berlaku pencerobohan terhadap tanah rezab Keretapi Tanah Melayu yang ditanam kelapa sawit.

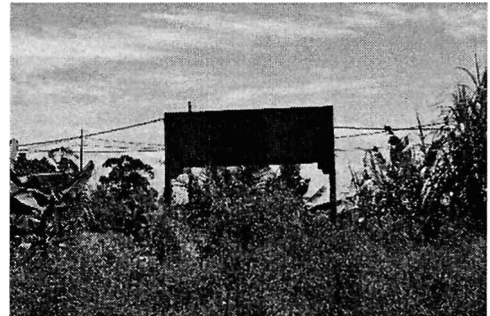
vii. Permatang

Lokasi ini terletak di Kampung Kerwin. Ia merupakan sebuah stesen kecil yang menyediakan perkhidmatan menjual tiket keretapi. Tinggalan yang masih terdapat di sini adalah batu-batu kerikil bekas laluan keretapi, platform naik turun penumpang dan runtuh pondok stesen. Berlaku pencerobohan terhadap tanah rezab Keretapi Tanah Melayu yang ditanam kelapa sawit.



viii. Kampung Sungai Kerawai

Dahulunya hanya sebuah stesen dan mempunyai platform naik turun penumpang. Tinggalan yang masih terdapat di sini adalah batu-batu kerikil bekas laluan keretapi dan papan tanda stesen.



ix. Kampung Sungai Manik

Dikatakan mempunyai sebuah stesen biasa dan mempunyai platform naik turun penumpang sepanjang 112 kaki. Walau bagaimanapun, pengkaji tidak menemui apa-apa tinggalan di sepanjang laluan ini.



x. Tapak Pelanggaran Keretapi dan Gajah Liar 1894

Lokasi ini terletak di Taman Melor, Teluk Intan. Salah satu kisah yang menjadi ingatan di kalangan penduduk Teluk Intan adalah pelanggaran keretapi dengan sekumpulan gajah liar pada petang 17 September 1894 yang menyayat hati. Tinggalan yang masih terdapat di disini adalah papan tanda yang mengisahkan peristiwa tersebut, batu-batu kerikil dan kayu pelapik landasan. Berlaku pencerobohan terhadap tanah rezab Keretapi Tanah Melayu yang ditanam kelapa

sawit dan pokok-pokok herba

xi. Jambatan Keretapi Merentasi Sungai Bidor

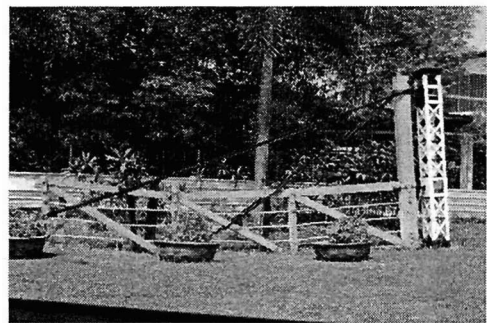
Lokasi ini terletak di Kampung Bahagia, Teluk Intan. Jambatan keretapi sepanjang 400 meter masih lagi kukuh yang dahulunya pernah digunakan sebagai laluan keretapi dan kenderaan bermotor yang menghubungkan bandar Teluk Intan ke Kampung Bahagia seterusnya ke Daerah



Perak Tengah bermula tahun 1958 sehingga tahun 1988. Pergerakan lalu lintas di jambatan ini menggunakan lampu isyarat serta diawasi oleh kakitangan Keretapi Tanah Melayu. Penduduk sekitar memanggilnya sebagai 'gerotak besi' ataupun jambatan besi. Akibat daripada pertambahan trafik dan kesesakan lalulintas di jambatan keretapi ini sebuah jambatan baharu dibina merentasi Sungai Bidor dan dibuka secara rasmi kepada kenderaan bermotor pada 14 Mei 1988. Kini jambatan ini hanya digunakan oleh pejalan kaki, penunggang basikal dan motorsikal sahaja kerana jaraknya yang lebih dekat. Jambatan ini tidak diselenggara dengan baik dan dipenuhi dengan pokok-pokok merimbun. Selain itu bekas rumah kakitangan Keretapi Tanah Melayu masih lagi terdapat di sini.

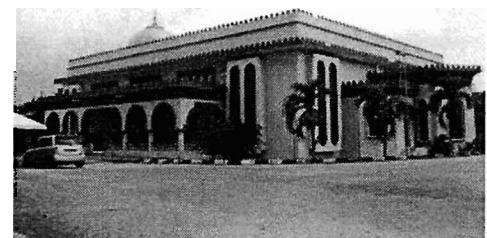
xii. Landasan Merentasi Persimpangan Jalan Changkat Jong, Jalan Sultan Abdullah

Dahulunya laluan ini dilengkapi dengan pintu pagar laluan keretapi, lampu isyarat dan pondok kakitangan Keretapi Tanah Melayu mengawal lalulintas. Kesan daripada pelebaran Jalan Changkat Jong menyebabkan tiada tinggalan di kawasan ini. Walaupun begitu, pintu pagar laluan keretapi masih lagi dapat dilihat tetapi tidak diselenggara dengan baik.



xiii. Bekas Tapak Bangunan-Bangunan Keretapi (1893 – 1909)

Lokasi ini terletak antara Jalan Speedy dan Jalan Sekolah (Cemetery Road) yang dahulunya menempatkan bengkel, bangsal enjin dan bangsal kenderaan. Tiada apa-apa tinggalan yang terdapat di sini dan kini kawasan ini menempatkan pejabat-pejabat kerajaan Daerah Hilir Perak dan Masjid Daerah Hilir Perak.

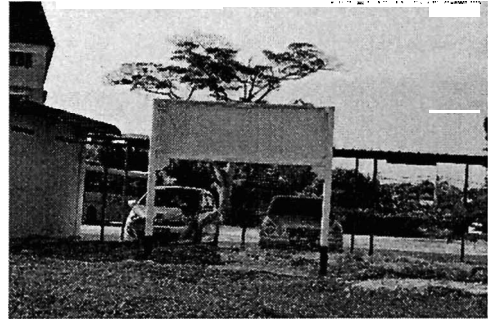


xiv. Bekas Tapak Stesen Pelabuhan Pertama (1893 – 1909)

Dahulunya kawasan ini merupakan pelabuhan yang mempunyai stesen keretapi kemudahan jeti, dermaga dan bangsal-bangsal menyimpan barangan untuk import dan eksport. Walaupun begitu kesemua tinggalan ini telahpun tiada kesan daripada hakisan tebing Sungai Perak. Kini hanya terdapat tinggalan rumah-rumah kedai di sepanjang Jalan Wah Keng Jooi yang tidak beroperasi disebabkan jalan raya roboh akibat hakisan sungai. Sebuah jeti penambang terdapat di sini digunakan oleh penduduk berulang alik ke Sungai Durian dari Teluk Intan. Walau pun begitu lokasi ini dikatakan terdapatnya tinggalan lokomotif keretapi yang terdampar di Sungai Perak yang dijumpai pada tahun 2013 (Ravale Saravinathan, 2013).

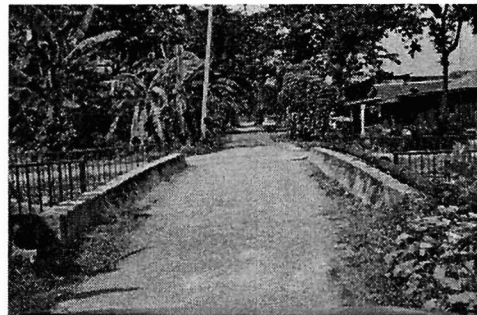
xv. **Bekas Tapak Stesen Bandar Teluk Intan (1893 - 1989)**

Lokasi ini terletak antara Jalan Changkat Jong dan Bandar Baharu Teluk Intan (dahulunya merupakan padang golf 9 lubang). Berlaku perubahan fizikal kepada bekas tapak stesen keretapi ini. Bangunan stesen telah diubahsuai sebagai sekolah memandu dan masih terdapat papan tanda yang menunjukkan lokasi stesen. Selain itu tanah rezab Keretapi Tanah Melayu ini telah dijadikan tempat meletakkan bas ekspres dan tapak aktiviti hiburan keluarga (fun fair).



xvi. **Bekas Jambatan Keretapi merentasi Sungai Pak Kalong**

Ia merupakan laluan keretapi yang menghubungkan stesen keretapi bandar Teluk Intan ke pelabuhan Teluk Intan. Kini, laluan keretapi ini telah diturap menghubungkan beberapa rumah di kawasan sekitar. Tinggalan yang masih lagi terdapat adalah kayu pelapik landasan. Jambatan keretapi yang merentasi Sungai Pak Kalong juga telah diubah kegunaan kepada laluan kenderaan bermotor oleh penduduk setempat. Berlaku pencerobohan tanah rezab Keretapi Tanah Melayu di mana penduduk mendirikan rumah dan premis di sepanjang laluan ini.



xvii. **Landasan Keretapi Merentasi Jalan Maharajalela**

Dahulunya laluan ini dilengkapi dengan pintu pagar laluan keretapi, lampu isyarat dan pondok kakitangan Keretapi Tanah Melayu mengawal lalulintas. Kesan daripada pelebaran Jalan Maharajalela menyebabkan tiada tinggalan di kawasan ini. Pencerobohan rezab Keretapi Tanah Melayu berlaku di mana mereka mendirikan gerai-gerai makanan dan premis mencuci kenderaan.



xviii. **Bekas Tapak Pelabuhan Kedua (Jalan Maharajalela)**

Dahulunya wujud pelabuhan disini yang dilengkapi stesen keretapi, platform naik turun penumpang sepanjang 245 kaki, gudang menyimpan lokomotif, sebuah 'turntable', tempat memeriksa gerabak dan koc, tempat memunggah barangan pukal, jambatan penimbang dengan kapasiti maksimum 20 tan, depoh minyak Shell dan Esso, jeti, dermaga, gudang-gudang menyimpan barangan, rumah kakitangan Keretapi Tanah Melayu dan pejabat Kastam. Setelah



perkhidmatan keretapi ini ditamatkan pada tahun 1989, banyak perubahan yang berlaku di tempat ini. Pelabuhan telah diubah kegunaan mengangkut pasir sungai, bangunan pelabuhan tidak diselenggara dan roboh secara semulajadi, tanah rezab Keretapi Tanah Melayu diceroboh dengan pembinaan kilang dan premis-premis. Tinggalan yang masih terdapat di sini adalah sebuah gudang yang diubah kegunaan dan laluan keretapi yang diturap menghubungkan rumah-rumah. Sebuah kampung telah wujud disini yang dikenali sebagai Kampung Esso sempena nama depoh minyak Esso yang pernah ditempatkan di situ pada satu ketika dahulu. Bekas depoh minyak Shell pula dijadikan sebagai restoran makanan laut. Tinggalan-tinggalan lain yang masih terdapat adalah sederet bangunan kedai yang dikenali sebagai 'Pintu 10' di Jalan Maharajalela, bekas rumah kakitangan Keretapi Tanah Melayu dan Pejabat Kastam (Bahagian Penguatkuasaan).

Cadangan

Beberapa cadangan dikemukakan bagi memastikan sumberjaya bersejarah di sepanjang laluan keretapi Tapah Road – Teluk Intan masih boleh dikekalkan untuk tatapan generasi akan datang serta dijadikan sebagai produk pelancongan. Keretapi Tanah Melayu Berhad, Majlis Perbandaran Teluk Intan, Pejabat Tanah dan Daerah Hilir Perak bersama pihak swasta dicadangkan sebagai pihak pelaksana cadangan ini. Cadangan-cadangan adalah seperti berikut: (rujuk Jadual 4.1)

Jadual 4.1 Lokasi dan Cadangan Pemeliharaan Sumberjaya Warisan Laluan Keretapi Tapah Road – Teluk Intan

Lokasi	Cadangan Pemeliharaan
<ul style="list-style-type: none"> Stesen Keretapi Tapah Road 	<ul style="list-style-type: none"> Membaiki dan menggunakan semula bangunan-bangunan lama berkaitan keretapi. Menyediakan papan tanda yang menerangkan sejarah stesen keretapi
<ul style="list-style-type: none"> Changkat Petai Degong Chikus Permatang Sungai Tukang Sidin Sungai Kerawai Tapak Pelanggaran Keretapi dengan Gajah Liar Bekas Tapak Bangunan Keretapi di Jalan Speedy Bekas pelabuhan di Jalan Wah Keng Jooi 	<ul style="list-style-type: none"> Papan tanda stesen perlu dicat dan ditulis semula perkataan yang telah kabur. Pengindahan landskap. Penyediaan papan tanda yang menceritakan kisah setiap bekas stesen. Pengindahan kedai-kedai di Jalan Wah Keng Jooi
<ul style="list-style-type: none"> Bekas tapak stesen Bandar Teluk Intan 	<ul style="list-style-type: none"> Membangunkan sebuah galeri yang mengisahkan sejarah laluan keretapi Tapah Road – Teluk Intan. Menempatkan lokomotif yang dijumpai di Sungai Perak berhampiran Jalan Wah Keng Jooi di sini.

<ul style="list-style-type: none">• Bekas pelabuhan di Jalan Maharajalela	<ul style="list-style-type: none">• Pemeliharaan terhadap beberapa bangunan seperti gudang dan rumah-rumah kakitangan Keretapi Tanah Melayu.• Penyediaan papan tanda yang menceritakan kisah stesen.
---	---

Kesimpulan

Malaysia kaya dengan nilai warisan sejarah kerana pernah melalui zaman penjajahan kuasa Eropah. Tinggalan ini terdiri daripada bangunan, monumen, tapak-tapak peristiwa sejarah, tapak arkeologi dan muzium. Kebanyakan warisan-warisan sejarah ini terus dilupakan kerana tekanan pembangunan yang amat pesat, kurangnya kesedaran di kalangan pihak berkepentingan. Keadaan ini diburukkan lagi dengan kurangnya perlindungan melalui akta-akta yang memelihara sumberjaya ini. Nilai-nilai sejarah yang tidak dipelihara mampu menghilangkan identiti sesebuah bandar, jatidiri masyarakat dan negara kerana sumbangannya dalam membentuk pemikiran rakyat dan negara. Kesedaran di kalangan penduduk dan pihak berkepentingan perlu disuburkan bagi memastikan warisan ini terpelihara. Bagi memastikan warisan budaya dan sejarah ini terus terpelihara dan diingati, pelancongan digunakan sebagai alat untuk menarik kedatangan pelancong. Semoga dengan penulisan kertas kerja ini memberikan sedikit panduan kepada pihak berkepentingan untuk mengambil langkah yang sesuai bagi memastikan sumberjaya sejarah ini terus dipelihara untuk tatapan generasi masa depan.

Rujukan

Ravale Saravinathan. 25 Mei 2013. Misteri kepala lokomotif. *Harian Metro*. Ms 46.

Jabatan Perangkaan Malaysia. 2011. *Banci penduduk dan perumahan 2010. taburan penduduk dan ciri-ciri demografi*. Kuala Lumpur: Jabatan Perangkaan Malaysia.

Khoo Kay Kim. 1982. *Teluk Anson (Teluk Intan)*. Kuala Lumpur: Persatuan Muzium Malaysia.

M.A Fauzi Basri. 1985. *Sejarah Keretapi Di Malaysia*. Kuala Lumpur: Keretapi Tanah Melayu.